



รถไฟไฮสปีดทรน เชื่อม 3 สนามบิน 'อีอีซี' เร่งเปิด TOR

กระทรวงอุตสาหกรรมได้ร่วมกัน
ระบุถึงกรอบเวลาของโครงการรถไฟ
ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินซึ่ง
เป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วน เพื่อ
ขับเคลื่อนโครงการเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก (Eastern Econom-
ic Corridor: EEC) ว่าพร้อมจะ
ประกาศเชิญชวนนักลงทุนภาค
เอกชนที่มีศักยภาพทั้งไทยและต่าง
ประเทศเข้าร่วมประกวดราคาแล้ว
ในวันที่ 30 พฤษภาคม 2561 นี้โดย
มีเป้าหมายจะดำเนินการคัดเลือก
ผู้ลงทุนให้ได้ภายในปี 2561



กรอบระยะเวลาดำเนิน
โครงการรถไฟความเร็ว
สูง (ไฮสปีดเทรน) เชื่อม
สนามบินดอนเมือง

สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบิน
อู่ตะเภา ชัดเจนแล้ว หลังจากที่สำคัญ
งานคณะกรรมการนโยบายเขต
พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
ร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม

กระทรวงคมนาคมและการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิด
แถลงขั้นตอนการดำเนินการเพื่อ
คัดเลือกผู้ลงทุนในโครงการรถไฟ
ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน พร้อม
ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน
ปลายเดือนพฤษภาคมนี้
ความชัดเจนในครั้งนี้
อุตสาหกรรม รัฐมนตรีว่าการ

แบ่ง 3 ช่วงดำเนินการ

โครงการเส้นทางนี้ครอบคลุม
เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากสนามบิน
ดอนเมือง-สนามบินอู่ตะเภา
โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงรวมระยะทาง
ประมาณ 220 กิโลเมตร ดังนี้ คือ
1) รถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยาย
แอร์พอร์ตลิงค์ ช่วงดอนเมือง-
พญาไท ระยะทาง 21 กิโลเมตร



2) รถไฟแอร์พอร์ตลิงค์ช่วงพญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิ ระยะทาง 29 กิโลเมตร 3) รถไฟความเร็วสูง ช่วงสนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินอุตะเภะ ระยะทาง 170 กิโลเมตร สำหรับความชัดเจนด้านกรอบการร่วมลงทุน (ดังแสดงในตาราง) ครั้งนี้ได้มีการนำเอาข้อเสนอและความคิดเห็นที่ได้รับจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาพิจารณาอย่างจริงจัง เพื่อให้มีความสมบูรณ์และชัดเจนบนหลักการเปิดกว้างให้เกิดการแข่งขันของภาคเอกชน (International Bidding) เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐ โดยจะดำเนินโครงการภายใต้ประกาศคณะกรรมการนโยบายเรื่องการลงทุนร่วมกับเอกชน (PPP EEC Track)

อีกทั้งยังได้รับสิทธิพัฒนาพื้นที่สถานีและสนับสนุนการให้บริการผู้โดยสาร ได้แก่ สถานีมักกะสันประมาณ 150 ไร่เพื่อเป็นสถานีหลักรถไฟความเร็วสูง และ

สถานีศรีราชาประมาณ 100 ไร่สำหรับการเป็นสถานีสนับสนุนบริการรถไฟและโรงซ่อมหัวรถจักรของร.พ.ท. โดยมีพื้นที่ที่สามารถนำไปพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้ 25 ไร่ โดยในครั้งนี้นักกรมโยธาธิการและผังเมืองว่าจ้างนักวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยศึกษาด้านผังเมืองรองรับไว้แล้ว

ลุ้นเปิดเงื่อนไขพิเศษ

ดูเหมือนว่าฟากซีพีกรุ๊ปจะชุ่มเจิบความเคลื่อนไหวที่มิดินรถจากจีนและทีมพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์จากญี่ปุ่นที่เจ้าสัวใหญ่ของซีพีดึงมาร่วมทีมแล้วนั้น เสมือนว่าครั้งนี้ “ซีพีกรุ๊ป” ไม่มีกลุ่มทุนไทยเข้าไปร่วมทีมแต่อย่างใดแตกต่างกับกลุ่ม “บีทีเอส” ที่เปิดตัว “ทีมไทยแลนด์” สู้เต็มที่เรียกว่าระดมลงขันเปิดคลังสู้กับทีมจีนเต็มหน้า ตัก มาดูปมข้อเสนอพิเศษว่าจุดเงื่อนไขชนะน่าจะอยู่ที่ฝ่ายใด ดูเหมือนว่าบีทีเอสจะได้เปรียบหลาย

ด้านแม้เปิดตัวมาที่หลังเพราะครบครันทั้งระบบการเชื่อมต่อดังตัวร่วมทั้งรถไฟฟ้าสายสีเหลือง หรือ

บีทีเอส เช่นเดียวกับระบบอาณัติสัญญาณที่เชื่อมต่อกันได้หลายจุด แม้กระทั่งทีมด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และทีมด้านการพัฒนาเมืองล้วนระดับกูรูของประเทศ อีกทั้งบริษัทซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ยังมีโรงงานผลิตอยู่ในย่านชลบุรีที่ได้เปรียบกว่ารายอื่นอย่างมาก อีกทั้งล่าสุดทีมกรุ๊ปออฟดีมปะนี่ยังส่ง “สุภาพรรณ สง่าศรี” ทาบตามเข้าร่วมทีมกับปตท.อีกด้วย วัดดวงกันไปเลยว่าครั้งนี้ “ทีมจีน” ที่นำโดยซีพี หรือ “ทีมไทยแลนด์” ที่นำโดยบีทีเอสใคร??? จะคว้าชัยชนะไปดำเนินโครงการ ■